



El amo de la Naturaleza

Por Carlos Sambricio

La plaza de Brihuega se constituyó en el centro urbano de esta ciudad servicio

En los primeros momentos de la segunda mitad del XVIII, y desde el pensamiento ilustrado, dos conceptos se convirtieron en referencia básica de la razón: por una parte, el deseo de potenciar la *riqueza de las naciones*, y, al mismo tiempo, la voluntad por lograr la felicidad del individuo. Durante casi cincuenta años ambos ideales fueron punto de partida para una reflexión en todos los campos.

Será entonces desde el propio Estado como se inicie una política de transformación de la realidad que se base en una idea extremadamente simple: es necesario fomentar la riqueza y desarrollar el

número de mercados existentes. Para ello el gran problema que plantea el XVIII es, en primer lugar, tener un claro conocimiento de la realidad del país. Los numerosos catastros que se elaboraron en la época tuvieron como misión obtener la mayor información posible sobre la distribución de riqueza.

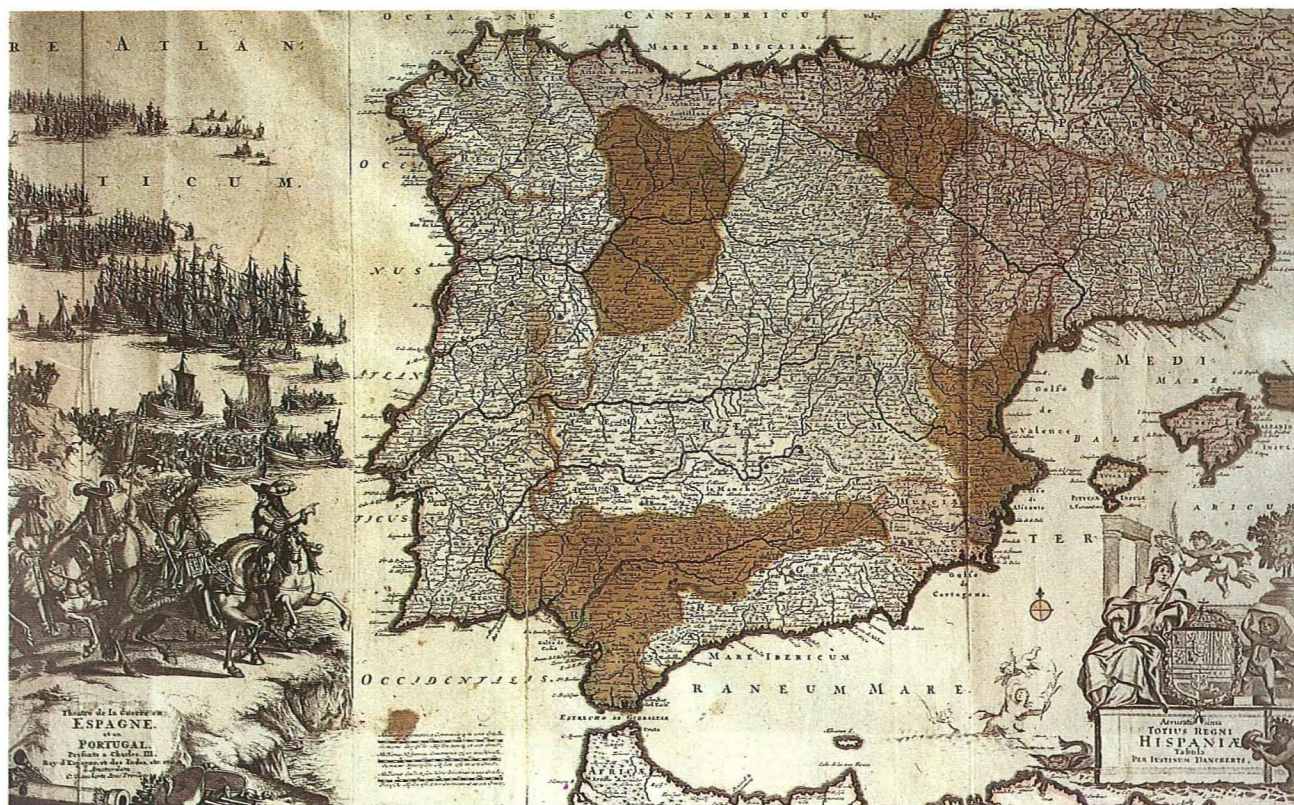
Conocer el territorio

Los mapas son considerados en este siglo como puntos de partida no sólo para conocer el territorio, sino para iniciar una política de ordenación del mismo, y la voluntad por reordenar los sistemas de comunicación y tráfico de mercancías plantean que se intente modificar el

territorio con el objeto que el hombre fuese «...amo de la Naturaleza en la práctica».

La necesidad de estudiar la cartografía en la España ilustrada debe entenderse desde la voluntad de ordenar el territorio, y ello dentro de un amplio programa de reforma económica. Se pretende conocer las riquezas existentes y a la vista de los datos que faciliten los censos, se proyecta una red de comunicaciones que comunique las zonas del interior del país. En este sentido se define una doble política: en primer lugar se intenta potenciar la red de tráfico de mercancías y, paralelamente, se pretende incrementar el nuevo número de mercados.

El primer planteamiento lleva a definir una red de caminos y canales



que faciliten el tráfico de mercancías y, sobre todo, permitan a las zonas agrícolas dar salida rápida y económica a sus producciones. La segunda gran operación consiste en ordenar las zonas despobladas, dentro de una política de colonización que tiene reflejo tanto en el gran proyecto de Sierra Morena y Nueva Andalucía como en la repoblación de Extremadura.

Canales y caminos

La política de canales y caminos es paralela a la que se define en la Europa ilustrada: son numerosos los textos de economistas italianos y franceses que entienden la red de canales no como un sistema de riego de zonas de secano, sino como una red de transporte fluvial que favorecerá en estos momentos el tráfico del trigo.

Se elaboran y diseñan canales con la pretensión de dar salida a Castilla y conducir sus mercancías hacia el litoral: en este sentido se retoman ideas esbozadas años antes (el Canal Imperial en Aragón o, por ejemplo, los proyectos de canalización del Tajo), pero, y sobre todo, lo que se establece es un sistema de canales que ordenarán el territorio, que

generarán riqueza en sus alrededores y, lo que es más importante, que se organizan con un conjunto de pequeñas poblaciones cuyo fin es dar servicio a las necesidades del canal, convirtiéndose bien en centros harineros, bien en puertos de carga del trigo.

Del mismo modo que se define una nueva visión del territorio se establece también un proyecto de ordenación urbana con la política de colonización de las zonas despobladas. En los momentos anteriores al barroco, el diseño urbano respondía a la voluntad de sacralizar un espacio de poder; ahora, por el contrario, las ciudades que se tracen serán núcleos de poblaciones funcionales, centros urbanos con una misión económica —creación de riqueza— perfectamente definida, y en este sentido —y frente a un trazado barroco de tridente que se repetía de manera indiferenciada: proyectos para Roma, París o Aranjuez— existe ahora una especificidad en el diseño urbano que hace imposible comparar y contrastar una ciudad con otra: cada una tiene entonces una misión distinta y tanto su forma como su dimensión responden no a la gratuidad del diseño formal, sino al gran proyecto económico.

La organización del territorio y el

deseo de crear riqueza tienen una expresión propia dentro del urbanismo de la segunda mitad del siglo, y la propuesta que se hace en las nuevas poblaciones de Sierra Morena, Nueva Andalucía o en la repoblación de Extremadura es clara y contundente.

Un ilustrado peruano, Olavide, que había permanecido durante un tiempo en Sevilla, recibe en 1776 el encargo de llevar a cabo la colonización de las zonas abandonadas. La hipótesis de partida señala la necesidad de crear nuevos mercados con el fin de facilitar la circulación de moneda; debemos entender que la colonización no se realizará desde supuestos filantrópicos, sino, por el contrario, desde el deseo de incrementar la riqueza de la nación y lograr el bienestar del individuo.

Durante años las poblaciones de Sierra Morena se interpretaron desde un singular planteamiento: entendidas como lugares seguros en los caminos, su misión era —se nos decía— proteger a los viajeros de los posibles salteadores. No digo que este motivo no fuese tenido en cuenta; entiendo, sin embargo, a la vista de los problemas generales del XVIII, que el urbanismo de estos momentos define como misión su-



Fábrica de tabacos de Sevilla



Puerto de Mahón, ciudad que se organizó como ciudad funcional para servir de hospital a los enfermos que venían de América

perior la voluntad de ordenar y conquistar el territorio. En este sentido la ordenación se realiza desde una diferenciación de funciones que se refleja en la estructura administrativa de Sierra Morena.

La propuesta establece una capital de la intendencia, unas sub-capitales y, posteriormente, unas villas y unas aldeas: pero lo más notable es que existe una organización espacial tal que las villas se sitúan a una distancia más o menos regular de las capitales y, a su vez, las aldeas se encuentran también a una distancia claramente definida de lo que son las villas. Se produce así una organización en estrella del territorio y esta disposición permite colonizar en poco tiempo lo más importante de la zona de Sierra Morena: las tierras improductivas.

Condiciones de vida

Para fomentar la riqueza se recurre a dos planteamientos: en primer lugar se establece el tamaño de la población, se diseña su traza y se propone una tipología de vivienda; en segundo lugar, y desde esquemas económicos, se fijan en las inmediaciones de la población unas suertes o parcelas que, por sorteo, se asignan a cada uno de los habitantes de la colonia. Para impedir que la operación pudiera fracasar —por abandono de los colonos, por reparto de las tierras en herencias o por ventas de las mismas— se dicta un rígido Fuero de las nuevas poblaciones cuya función será regular y fijar las condiciones de vida de los nuevos colonos. En este sentido la estructura económica del territorio acompaña a la organización urbanística del mismo, y los tres problemas en el análisis del urbanismo en Sierra Morena son: la ordenación del territorio, el trazado de la población y, por último, la tipología de las viviendas.

La organización del territorio se configura como un problema que sólo puede entenderse desde el reparto de las suertes y desde la voluntad por establecer una política de distribución de núcleos en la zona a repoblar.

El segundo aspecto, el diseño urbano, es igualmente importante. Conviene señalar cómo el plano original, por ejemplo, de La Carolina no es el que corresponde a su actual trazado: aquel dibujo refleja

una ciudad cerrada, sin posible ensanche ni extensión, rodeada por un paseo verde, entendido como alameda, que cierra el desarrollo de la población. Quien la trazara entendió que carecía de lógica un ensanche urbano, puesto que ello iría contra la dotación de servicios y de equipamientos proyectada.

Viviendas racionales

El tercer punto a estudiar en el análisis de las poblaciones de Sierra Morena radica en el análisis de las viviendas: quien visite alguna de las poblaciones podrá ver cómo en todas ellas —con la excepción de La Carolina— se repite el mismo tipo de vivienda y cómo, a su vez, en las nuevas poblaciones de Nueva Andalucía existe otro tipo común a todas ellas. El porqué es claro: al entenderse la vivienda como un elemento más de la racionalidad y de la economía de espacio que se está buscando, carecería de lógica utilizar un tipo distinto en cada población; se asume, por tanto, una única solución y se busca, además, que sea una solución experimentada: en este sentido se acude a la experiencia de los cuarteles militares, lo cual es lógico si tenemos presente que el autor de las nuevas poblaciones fue sin duda un ingeniero militar (Carlos Lemaury o Simón Desnaux).

Si la colonización en territorio expresa la voluntad por racionalizar el espacio, también se manifiesta esta preocupación en la política de creación de caminos y construcción de canales que ahora se lleva a cabo. «*Hacer al hombre amo de la Naturaleza en la práctica*» era el deseo de Turgot, y, en este sentido, la política de canales pretende alcanzar este objetivo. La idea, siguiendo los proyectos que décadas antes trazara Colbert en Francia, consiste en organizar una red de canales en España que facilite el tráfico de mercancías desde una costa a otra buscando no sólo la rapidez, sino la economía.

Pequeños proyectos

Los grandes proyectos (Canal Imperial de Aragón y Canal de Castilla) se ven acompañados por un sinnúmero de pequeños proyectos entendidos esta vez como canales de



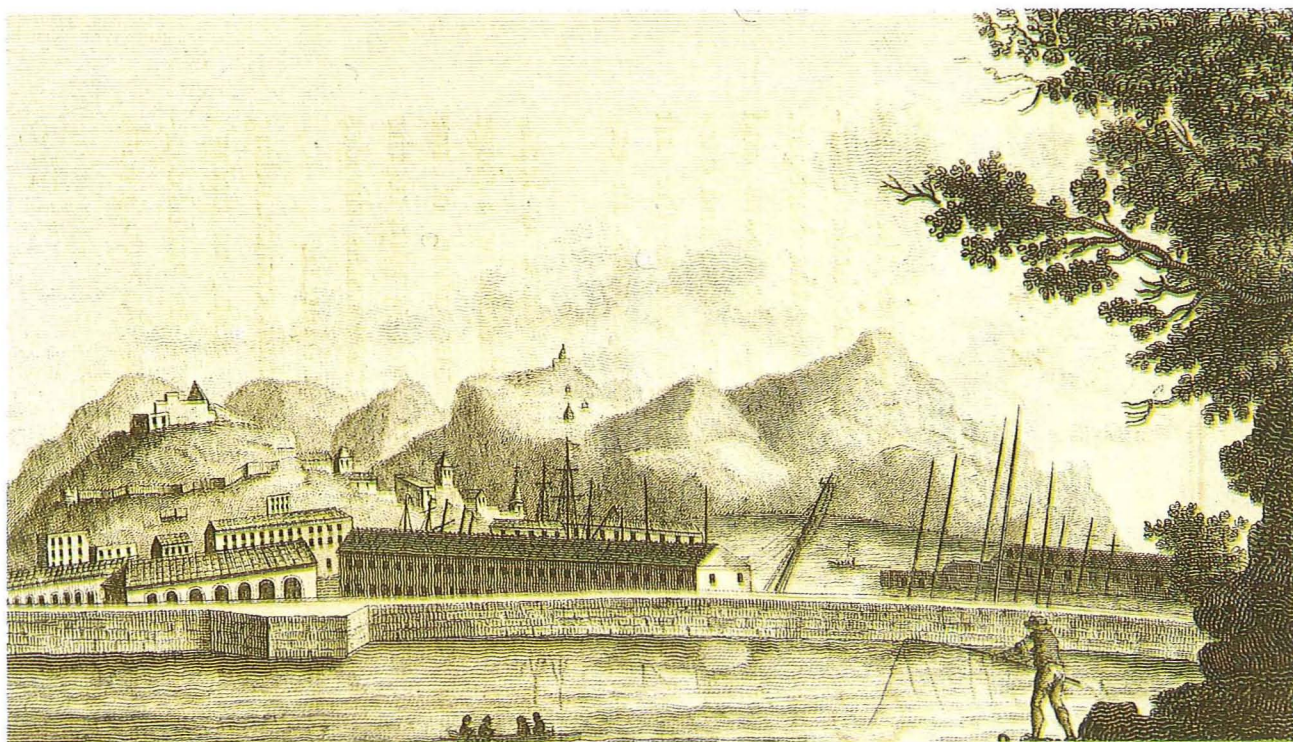
El arsenal generó un nuevo asentamiento social en Cartagena



Paseo de La Florida, en Madrid



Esclusas de Sotoalburez en el ramal Sur del Canal de Castilla



Grabado del arsenal de Cartagena

riego: el canal de Lorca, la canalización del Miño, los proyectos del canal de Urgel... que dan al territorio una visión y una posibilidad de desarrollo económico gracias al transporte que no se había concebido años antes.

Si a ello unimos la política de desecación de lagunas (como, por ejemplo, en Betanzos o Valencia) y tenemos presente además la construcción de presas y embalses (como el de Lorca), comprenderemos de qué modo la obra pública entra al servicio de un importante proyecto de reforma económica, y este auge de la ingeniería sirve a Cadalso de pretexto para ridiculizar el papel megalománico que adopta el ingeniero. Así, en una de sus *«Cartas marruecas»*, comenta cómo en un cierto momento el visitante africano conoce a un ingeniero español quien le relata su proyecto: *«Trazar un gran canal que desde el Atlántico llegara hasta Alicante y que, a su vez desde Tarragona hasta Lisboa: ambos canales dice deberán cortarse en Aranjuez formando un aspa de San Andrés, y en el medio se formará una isla. En esa isla se elevará un obelisco y todos los grandes ingenieros del mundo vendrán en romería, cada año, a realizar homenaje a mi memoria.»*

Frente a la voluntad por ordenar el territorio también se planteó en

las ciudades un deseo de transformación y hubo entonces dos tipos de intervención bien diferenciada: el primero corresponde a aquellas ciudades de costa que experimentan un desarrollo económico debido generalmente a su actividad portuaria; el segundo caso, a analizar es el de aquellas otras que no reflejan el auge comercial y que mantienen su estructura urbana; sin embargo, aparecerán en ellas operaciones de embellecimiento que tendrán como consecuencia modificar su imagen.

Las ciudades de costa —como han estudiado los historiadores del hecho económico— tuvieron un importantísimo despegue en estos momentos: Barcelona, Valencia, Alicante, Murcia, Málaga, Cádiz o —en la cornisa atlántica— Vigo, La Coruña, Santander, Bilbao o San Sebastián demuestran de qué forma y en qué sentido se produce este crecimiento.

Las disposiciones reales que permitieron a numerosos puertos comerciar con América tuvieron una indudable repercusión urbanística: al fomentarse el comercio en estos puertos surgió, paralelamente, la necesidad de establecer unos nuevos espacios —inexistentes hasta el momento— que debían estar situados en las proximidades del puerto. Se vio cómo las ciudades no contaban ni con la infraestructura ni

con los equipamientos necesarios para favorecer este comercio (o para facilitar el tráfico de mercancías) y se vio la necesidad de construir edificios que cumplieran bien el papel de aduanas, bien el de lonjas o el de almacenes, atarazanas o tinglados marinos. De este modo los comerciantes tuvieron una ciudad diseñada desde la relación del puerto con el comercio, y lo que surge entonces es un primer ensanche de población.

Salón del Prado

El segundo tema esbozado afecta a la intervención en el interior de la ciudad existente. En los momentos de Luis XIV, algunos arquitectos franceses —y entre ellos, Patte— señalaron la necesidad de proceder en la ciudad-capital a una política de embellecimiento: se entiende por ésta la voluntad por crear espacios libres frente al Palacio Real, el deseo por organizar en la plaza la figura del rey y conmemorar, en algún sentido, una visión que sacralice el espacio reservado y destinado al monarca.

Poco a poco esta primera visión de embellecimiento destinada a glorificar a Luis XIV cambia, y en los años cincuenta aparecen otras que valoran el paseo, introducen el ar-



Barcelona y sus alrededores

bolado y plantean la voluntad de integrar la Naturaleza en ciudad; en este sentido la definición de las alamedas y la voluntad por crear paseos arbolados se refleja en ciudades como Barcelona (Ramblas), Sigüenza, Málaga o Cádiz, siguiendo todas ellas las pautas marcadas en el «salón» del Prado.

En el Madrid de Fernando VI ya se habían iniciado estos proyectos, trazando tanto en la zona del «salón» del Prado como en el sur de la ciudad un conjunto de paseos y glorietas. Recordemos los trazados que desde la puerta de Atocha conducen hacia la puerta de Embajadores y la de Toledo (el paseo de las Acacias, el de los Chopos, el Imperial...) definían una zona de recreo que conducía hacia el río.

Esquemas de modernización

El caso concreto de Madrid puede servir de pretexto para una reflexión importante puesto que sintetiza un tema singular: la ciu-

dad, tras el incendio del Real Alcázar en 1734, desplaza su centro de gravedad de la cornisa oeste hacia la zona este, y existe, en este sentido, un eje de crecimiento que se orienta hacia los prados, ocupando tanto las huertas de los conventos próximos como la zona sur de la capital y llegando hasta la puerta de Toledo.

Las ciudades servicio

La política de embellecimiento, como consecuencia, irá desde el exterior de la ciudad hacia el centro, transformándolo: y, poco a poco, tras la llegada de Carlos III, ciertos edificios trastocan la idea de embellecimiento en paseos y definen un cambio al sustituir la imagen del monarca por la del edificio destinado a la administración o, lo que es lo mismo, por la voluntad de introducir esquemas de modernización.

Organización del territorio, ciudades canales, embellecimiento de población y ensanches... pero existe también otro tipo de actividad igual-

mente importante que se establece y se plantea desde el deseo de crear riqueza, y me refiero a los proyectos de creación de nuevas fábricas. La idea de fomentar la industria aporta una novedad indudable como es el deseo de crear nuevas fábricas en el país, y, sea en Guadalajara, Talavera, Sevilla, Egui o Liérganes, lo que existe es un deseo claro por modificar la estructura económica del país.

Los trazados para estas fábricas responden a las preocupaciones europeas, copiándose incluso los diseños que ofrece la *Enciclopedia* cuando habla, por ejemplo, de cuál es el diseño de las fábricas de pólvora o de cómo debe concebirse una fábrica de lanas.

También existen otros tipos de ciudades bien distintos y específicos como son las ciudades artesanales, hospitales, cárceles... Dentro del tema de las ciudades-artesanales se plantean tres núcleos: Cartagena, El Ferrol y Cádiz. Sabemos que Jorge Juan, en uno de sus viajes, visitó el arsenal de Cherburgo y trajo diseños de su disposición espa-



Restos de lo que fuera fábrica de Orbaiceta (Navarra)



Puerta de Toledo, en Madrid

cial: se entiende que el arsenal debe cumplir unas funciones específicas, basadas tanto en la atención a la dársena interior como a la construcción de diques secos, talleres de cordería, cuarteles o almacenes de maderas...

En este sentido el trazado de EL Ferrol demuestra cómo el arsenal consta en realidad de dos partes bien diferenciadas: por una el lugar del trabajo (dársena, diques, almacenes...) y por otras el lugar de residencia de los trabajadores, proyectado y definido desde los mismos supuestos que el arsenal.

La disposición del lazareto de Mahón es importante porque se piensa que unas calles de aire separen y diferencien cada uno de los tres ambientes y de este modo toda la ciudad se organiza como ciudad funcional, cuya misión es precisamente la de servir de hospital a los enfermos que vengan de América.

La bahía de Cádiz

Podríamos seguir proponiendo ejemplos y señalando intervenciones en las cuales tanto la arquitectura como el urbanismo se supeditan a los nuevos programas ilustrados: los casos de las ciudades-fábrica (Brihuega, Avila, Guadalajara...), el de las ciudades-puerto, de las ciudades-cuartel, etc., nos llevarían siempre a un idéntico supuesto: en cada caso el diseño urbano y arquitectónico es específico. No existe entonces —tal y como ocurriría con el barroco— una propuesta generalizada de ciudad que se repite sistemáticamente y, lo que es más importante, la ciudad se entiende desde una voluntad consciente de no crecer, de no desarrollarse, puesto que de esta forma y en este sentido ella puede responder más correctamente a la misión con que ha sido concebida y trazada.

Un caso un tanto excepcional de estas ciudades servicios lo constituye la ciudad de Cádiz: como es sabido, Cádiz tiene, en la segunda mitad del siglo XVIII, un auge económico extremadamente importante que hace que en ella residan numerosos comerciantes holandeses y genoveses que pretenden de esta forma fomentar sus negocios con América. La propia disposición de la ciudad de Cádiz (recordemos su destrucción por parte de los ingleses en el siglo XVI, hasta el punto que en



Palacete dieciochesco de La Carolina. (Foto K. Cócera.)



Carboneras (Jaén)

determinado momento se pensó abandonar la ciudad puesto que tan sólo eran ruinas) hizo que tuviera importantes defensas tanto marinas como en tierra, defendiendo de esta forma la barra que une la ciudad a la isla de León.

Llegado el momento, y por el desarrollo económico, la ciudad necesita, lógicamente, tener un ensanche, y éste no puede entonces plantearse en los mismos términos en que se habían esbozado los ensanches de Tarragona, Alicante o Vigo; carecería de sentido que los comerciantes se instalaran a lo largo

del camino que une Cádiz con San Fernando, y si bien existe un proyecto de Pedro Albisu para crear un Cádiz-Berri en las proximidades de San Fernando, el proyecto —por carecer de lógica— es pronto abandonado y se adopta una solución distinta y excepcional en el urbanismo del momento: se procede a ordenar toda la bahía, se intenta establecer una especificidad de espacios en cada una de las localidades de la bahía de Cádiz, y así veremos cómo en los Caños del Trocadero se ubican los arsenales de naves particulares, en El Puerto

de Santa María residirán comerciantes holandeses, se construye el arsenal de La Carraca, fuera de la ciudad, en las proximidades de San Fernando, y la corte ilustrada de la duquesa de Alba irá a Sanlúcar de Barrameda, población donde se construye un palacete y donde sabemos que Francisco de Goya pinta su famoso «Cuaderno de Sanlúcar».

Guarnición militar

Lo importante en este caso es el problema que se plantea cuando la ciudad precisa de una guarnición militar capaz tanto de defender la población como de prestar los servicios en el nuevo arsenal y la ciudad militar que se está creando; carecería entonces de lógica expulsar a vecinos de la ciudad de Cádiz para instalar las tropas, puesto que en este caso habría soldados pero no habría nada que vigilar; por ello la operación que se realiza es organizar, paralelamente a esas otras ciudades servicio que ya existen en la bahía, una nueva ciudad-cuartel que se va a instalar lo más próxima posible (tanto por tierra como por mar) a Cádiz, y es así como se traza la nueva población de San Carlos en la isla de León.

Durante mucho tiempo la arquitectura y el urbanismo de la segunda mitad del siglo XVIII, del momento de Carlos III por lo tanto, se han identificado con la utopía o con la voluntad por evadirse de la realidad. La idea de este esquema ha sido presentar precisamente lo contrario, es decir, y sobre todo, de qué forma la arquitectura y el urbanismo se ajustan a la realidad, en qué sentido y de qué manera esa realidad viene dictada por los nuevos condicionantes de la razón y cómo entonces los dos ideales que comentábamos en un principio (la riqueza individuo) se han visto desarrollados. Existen numerosos proyectos fantásticos que nunca se verán desarrollados. «*Ser amo de la Naturaleza en la práctica*», éste había sido el ideal que, comentaba al principio, define la actuación del siglo XVIII: ordenar el territorio desde la búsqueda de economía; potenciar, interviniendo en la Naturaleza, nuevos caminos y canales, o, sobre todo, lograr que de alguna forma España tuviera en esos momentos un desarrollo económico desconocido hasta aquellos años. ■